Unità Sport

E domenica comincia il calcio-campionato

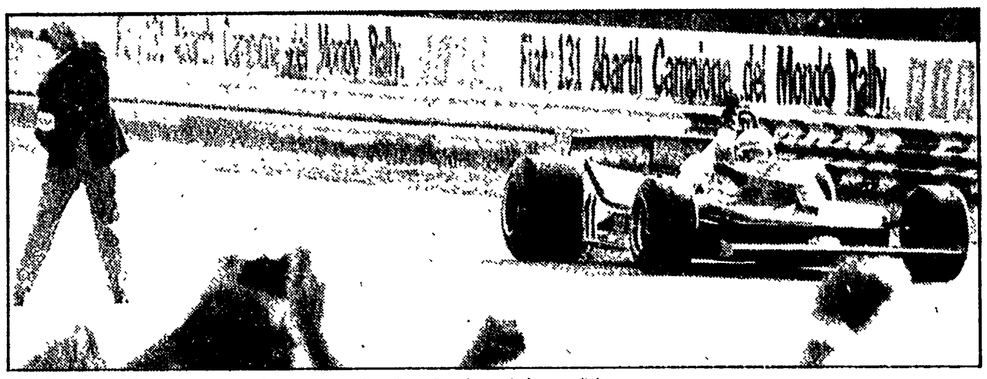
E fra sette giorni, via! Il gran circo del campionato spalanca le porte della stagione '79-'80 per riempire le domeniche di passioni, di delusioni, di emozioni, di polemiche: il solito, frenetico, gran rincorrersi di colpi di scena che ci accompagneranno fin alla soglia della Coppa Europa per Nazioni che nel prossimo giugno prenderà il via proprio in Italia. Un motivo in più per aggiungere «pepe» al massimo torneo calcistico che sarà impegnato a dettare, tra l'altro, la condizione degli atleti del «clan» azzurro, l'emergere di nuovi talenti che vadano ad arricchire la «rosa» di Bearzot: inutile nasconderselo, questi Campionati europei gli azzurri «vogliono» vincerli. Ben venga dunque il Campionato! Chissà mai che non sforni un altro Paolo Rossi, come già fece alla vigilia del «mundial» argentino.

La «lotta» per la maglia azzurra sarà, appunto, un motivo in più, un incentivo a far meglio, a esprimersi ad alti livelli. Per il resto i «motivi» sono quelli di sempre, cioè della lotta per lo scudetto. Quest'anno si parte senza favorito: a rigor di logica si dovrebbe dire Milan. Ma quest'anno i rossoneri, per una serie di motivi, non sembrano più la geniale squadra che l'anno scorso espresse indubbiamente il miglior «football». Si è ritirato Rivera, e non è poco. E' cambiato l'allenatore, sono arrivati nuovi schemi. Per quel che si è visto finora, è difficile che i rossoneri possano ripetere l'«exploit» di un anno fa. Tanto più che la concorrenza si presenta agguerrita.

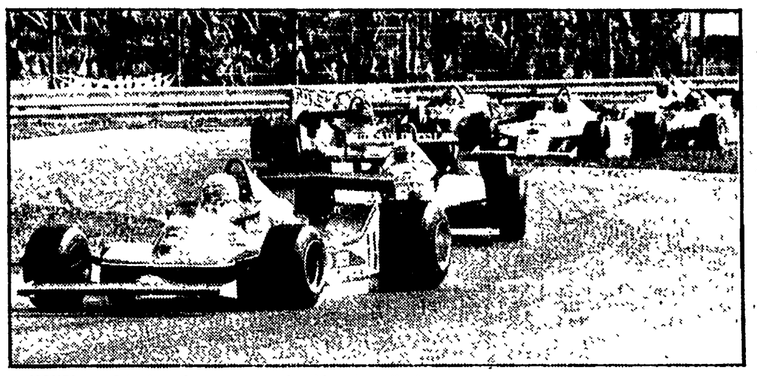
Il Perugia si è rafforzato con Paolo Rossi, anche se presenta qualche problema di assimilazione di nuovi schemi che il centravanti della nazionale comporta. Garantito che quando troverà il passo giusto saranno dolori per tutti. La Juve è un po' un rebus, dal momento che in precampionato praticamente non si è vista. L'Inter è alla stagione-verità: se è da scudetto, quest'anno lo deve dimostrare: altre prove di maturità, a questo punto, non sono ammesse. Il Torino presenta una difesa più compatta, anche se il logoramento di tante stagioni ad alto livello potrebbe aver intaccato qualcuno dei suoi gioielli. Le romane vogliono dimostrare di valere: Liedholm ha fatto un buon lavoro e potrebbe scapparci anche la sorpresa. Giordano e compagnia comunque non vorranno essere da meno. Il Napoli, infine, ultima tra le «probabili»: con tanti nuovi, che grosso modo sembrano coesistere, almeno finora, nessun traguardo pare fuori della loro portata.

Fin qui le favorite. Il resto sarà lotta per far bella figura e per non retrocedere. Da domenica le chiacchiere lasciano spazio al pallone. Questo il programma della giornata inaugurale: Ascoli-Napoli; Avellino-Lazio; Cagliari-Torino; Fiorentina-Udinese; Inter-Pescara; Juventus-Bologna; Perugia-Catanzaro; Roma-Milan.

Scheckter primo Villeneuve secondo «mondiale» assicurato: questi i regali della Ferrari al pubblico accorso sul circuito del Gran Premio



MONZA — Jody Scheckter, pugno alzato, si aggiudica Gran Premio e titolo mondiale.



MONZA — Scheckter in testa a tutti subito dopo il via.

Folla in visibilio a Monza per i gemelli Jody e Gilles

Favolosa la resistenza delle macchine del Cavallino - Solo un intramontabile Regazzoni nella scia del duo di casa - Sorprendenti anche le prestazioni delle Alfa di Giacomelli e Brambilla

Da uno dei nostri inviati

MONZA - L'immenso pubblico che ha vissuto il cinquantesimo Gran Premio d'Italia non dimenticherà facilmente questa assolata giornata di settembre. Mai, forse, nella sua pur tanto gloriosa storia, la Ferrari ha colto un trionfo più pieno, conquistando in una gara il campionato del mondo e il primo e il secondo posto. E non basta, con questa vittoria celebra anche il trentennale del suo primo successo nella corsa italiana, avendo vinto con Alberto Ascari il Gran Premio del 1949. Infine, Gilles Villeneuve passa al secondo posto della classifica iridata, con buone possibilità di conservarlo e di finire quindi la stagione alle spalle del neo campione Jody Scheckter.

Era così bello ciò che si stava profilando dopo le prime fasi e poi nel finale, quando anche il valoroso Laffite cedeva le armi, che gli appassionati, tra i quali abbiamo assistito alla gara, temevano solo che non durasse. E così, fino a che i due bolidi rossi non sono sfrecciati davanti alla bandiera a scacchi, c'è stata tensione, sofferenza. Sembrava che gli ultimi giri fossero più lunghi degli altri. Poi l'esplosione, incontenibile, più alta del rombo lacerante dei motori.

Ciò che più ha impressionato delle Ferrari è la favolosa resistenza, in una giornata che ha visto tanti cedimenti. Scheckter e Villeneuve, dopo la breve sfuriata di Arnoux con la Renault, si sono portati al comando e hanno viaggiato in *tandem* fino al traguardo senza il più piccolo problema.

Già alla partenza, data in modo perfetto dal nuovo direttore di gara Ottorino Maffezzoli, i ferraristi avevano fatto chiaramente intendere le loro intenzioni. Approfittando dell'avvio lento delle turbo, Jody era balzato subito al comando dalla seconda fila, mentre Gilles, dalla terza, riusciva a mettersi sulla scia del compagno di squadra e ad inserirsi in terza posizione dietro ad Arnoux. Poi il francese, approfittando della maggior velocità in rettilineo della sua vettura si portava al comando, sempre tallonato dalle due Ferrari. Seguivano Laffite, Jabouille e Jones, il quale era presto tagliato fuori dalla gara essendosi dovuto fermare ai box per noie all'accensione. Intanto gli altri cominciavano a perdere terreno dato l'alto ritmo imposto dal gruppetto di testa.

Quindi al dodicesimo giro cedeva la turbo di Arnoux e da questo momento l'esito della gara era deciso. Spingendo sempre senza risparmio i ferraristi piegavano a poco a poco anche il tenace Laffite, la cui Ligier ha poi risentito del lungo sforzo dell'inseguimento. A questo punto Scheckter e Villeneuve cominciavano a tirare i remi in barca per non rischiare di guastare tanto capolavoro. La cronaca del successo Ferrari è tutta qui. Resta da dire di alcuni altri episodi significativi. Il primo è il positivo esordio dell'Alfa Romeo che è andata meglio in corsa che in prova. Giacomelli è riuscito addirittura ad avvicinare Niki Lauda che stava disputando una buona corsa in sesta posizione e sarebbe molto probabilmente riuscito ad attaccarlo se sul più bello il bresciano non fosse andato fuori alla curva Ascari (pare tradito da un difetto delle suole delle scarpe che si sono «incollate» sui pedali). Avesse concluso la corsa con il ritmo mantenuto fino a quel momento (29° giro) si potrebbe parlare per l'Alfa di vero e proprio *exploit*.

Elogi anche per Vittorio Brambilla, che aveva detto di porsi come obiettivo di concludere la gara. C'è riuscito piazzandosi dodicesimo ad un giro, il che, considerata la scarsa competitività della ormai vecchia macchina, costituisce un risultato onorevole.

Dei migliori piazzati merita particolare citazione Clay Regazzoni, che nel finale si stava apprestando ad insidiare Laffite, facendo un grosso favore alla Ferrari. Clay ha vinto proprio con la Ferrari già due volte il Gran Premio d'Italia e la sorte è stata giusta nel riservargli un terzo posto che gli ha consentito di salire anch'egli sul podio in questa grande giornata.

Bene anche Niki Lauda, il quale è tornato ad impegnarsi al massimo dopo di che, a quanto sembra, rinnoverà il contratto con la Brabham per il prossimo anno. E non del tutto negativa la corsa delle Lotus di Andretti, tornato con il quinto posto in zona punti, e di Carlos Reutemann, settimo dietro alla Tyrrell Candy di J.P. Jarier.

Al termine della gara si è saputo che Enzo Ferrari, che festeggia anche il cinquantenario della sua scuderia, nata nel 1929, non ha rilasciato dichiarazioni. Il direttore sportivo Marco Piccinini, ha comunque voluto sottolineare, interprentando — come ha detto — il pensiero della casa modenese, che questo nono titolo in formula 1 delle macchine del «Cavallino» è come sempre il frutto dell'impegno congiunto di piloti, tecnici e maestranze, nonchè della fattiva collaborazione con la Michelin, che ha fornito gomme in grado di raggiungere l'esaltante risultato.

Giuseppe Cervetto

MONZA — Regazzoni, da sinistra, Scheckter e Villeneuve sul podio.

Tutte italiane anche le corse della mattinata

MONZA — Nella cornice del Gran Premio d'Italia si sono avute due spettacolari anteprime con le berlinette Alfasud e Renault 5. E' stato un trionfo tutto «azzurro» in quanto i nostri hanno dominato sia la gara con le vetture costruite a Pomigliano d'Arco sia quella con la «cittadina del mondo». Trionfo completo perché se il romano Ottavio Schermi e il reatino Conti hanno tagliato vittoriosamente il traguardo di Monza, altri due «azzurri», il milanese Massimo Sigala e il fiorentino Luigi Calamai, si sono laureati contemporaneamente campioni europei: il primo in Alfasud e il secondo in Renault 5.

E' da tempo, del resto, che soprattutto grazie alle cosiddette formule monomarca si è creato nel nostro Paese un vivaio di giovani che premono impetuosamente alle porte delle categorie superiori. Spesso si perdono per strada in quanto il salto comporta dei costi il più delle volte proibitivi.

L'avanspettacolo con le berline italiane e francesi iniziava poco dopo le 11, quando si schieravano in pista le 32 Alfasud per il quarto ed ultimo round della Coppa Alfasud Europa. In prima fila il francese Gourserol e il romano Schermi. Ubriacante partenza e subito il folle carosello davanti ai centomila già presenti lungo la pista. Lotta gomito a gomito, nelle prime battute, tra Schermi, Drovandi, Sigala e Gourserol. Gli unici che possono ancora puntare al titolo europeo sono Drovandi e Sigala.

Al settimo giro colpo di scena: scompare per una rottura la vettura di Drovandi e per Massimo Sigala il gioco europeo è quasi fatto. Il milanese insieme allo scatenato Schermi guadagna un buon vantaggio sugli immediati inseguitori e al termine dei 14 giri sul traguardo è primo il romano davanti al milanese.

Sigala, 28 anni, residente ad Appiano Gentile, ha annunciato che nella prossima stagione farà il salto in formula tre con una Ralt. Pare che possa disporre di motore Alfa Romeo.

Anche la corsa con le Renault 5 è risultata molto combattuta ed emozionante. Sin dall'inizio Roberto Sigala (fratello di Massimo, campione Alfasud), Stam, Del Fante, Caporilli, Xella, Conti e Calamai prendevano il largo lasciando il resto del lotto più indietro in una lotta serrata. Venuti meno per ritiro Del Fante, Caporilli e Sigala e attardato lo svizzero Isler, i quattro rimasti si davano battaglia fin sul traguardo, dove la spuntava da campione il reatino Annino Conti che precedeva di pochi metri l'olandese Stam, il bergamasco Xella (il «nonno» della Coppa Renault) e Calamai che con il quarto posto, quando manca ancora la prova di Nogaro da disputare, si laurea campione europeo.

Per Luigi Calamai, ventiseienne di Borgo San Lorenzo in provincia di Firenze, il titolo di campione europeo Renault si aggiunge a quello continentale conquistato l'anno scorso con l'Alfasud. Come si vede si tratta, a proposito di Renault e Alfasud, di una osmosi continua.

Per quanto riguarda la Alfasud si prevede l'anno prossimo qualche cambiamento per vivacizzare la formula. Dopo cinque anni di Trofeo Italia e tre di Coppa Europa più o meno sempre con lo stesso modello, all'Alfa Romeo stanno studiando la possibilità di effettuare nel 1980 Trofeo e Coppa con l'Alfasud Sprint 1500.

Michele Chiarelli

MONZA — L'ing. Forghieri e Jody Scheckter prima del via.

CLASSIFICA ALFASUD MONZA: 1. Schemi in 33'54"96 media 143,649; 2. Sigala a 11/100; 3. Wendlinger (Austria) a 4'22".

CLASSIFICA COPPA ALFASUD EUROPA: 1. Sigala punti 210; 2. Drovandi 150; 3. Campani 116.

CLASSIFICA RENAULT MONZA: 1. Conti in 38'03"16 media 137,178; 2. Stam (Olanda) a 29/100; 3. Xella a 54/100.

CLASSIFICA COPPA RENAULT EUROPA: 1. Calamai punti 68; 2. Stam (Olanda) 52.

La gara e il trionfo vissuti nei boxes della Casa di Maranello

Il vincitore: «Che faticaccia! E fortuna che il mio compagno è stato onesto fino in fondo»

Da uno dei nostri inviati

MONZA — *«Ragazzi che fatica». Jody Scheckter ha esordito così nella sua conferenza stampa subito dopo aver conquistato il titolo mondiale. «Nella prima parte della corsa mi sono impegnato al massimo. Sono partito molto bene, ma nella frenata per imboccare la prima variante, nel corso del secondo giro, ho avuto una piccola esitazione e Arnoux mi ha passato molto bene. Da quel momento ho deciso di fare una corsa regolare. Nello specchietto vedevo Villeneuve e la cosa mi rassicurava. Laffite era staccato e nel rettifilo della parabolica intuivo che faticava a rimanere in scia a Gilles. Quando Arnoux e Laffite si sono fermati non ho più avuto problemi. Ho fatto avvicinare Regazzoni perché sapevo che non mi avrebbe mai più ripreso. In questo momento non sento particolari emozioni, ma mi conosco, e so che stanotte non chiuderò occhio. Voglio ringraziare pubblicamente Villeneuve. Perché è un compagno onesto e valoroso. Ha un unico neo: è troppo veloce».*

Gilles gli sta vicino e sorride facendo il classico gesto della sviolinata. «Sono tutte storie quelle che racconta Jody. Certo non sono un tipo che si rassegna facilmente, ma oggi non potevo neanche tentare di passarlo. Era lui che andava troppo forte».

AI BOX FERRARI — Si era lavorato per tutta la nottata, sotto una tenda, per revisionare completamente le monoposto. Ne sono state preparate addirittura quattro, due con assetti predisposti per la pista asciutta e due pronte all'uso in caso di corsa sotto la pioggia. Il lavoro era terminato all'una, ma già di prima mattina Bellentani e Scaramelli, ovvero i due capomeccanici, stavano preparando il materiale per eventuali riparazioni di emergenza. Prima della corsa il d.s. Piccinini ha raccomandato a Scheckter e Villeneuve di stare molto attenti alla partenza. Poi tutti i responsabili della casa di Maranello si sono portati davanti a un televisore per assistere meglio alle prime fasi della corsa. Si notava molta tensione, ma tutto è svanito quando Scheckter è schizzato al comando. Neanche quando Arnoux è passato a condurre la fiducia è sparita.

«La Renault non può mantenere questo ritmo perchè fa troppo caldo», ha sbottato un meccanico della Ferrari. La fiducia si è trasformata in euforia quando è arrivata la notizia che Laffite si stava lentamente avviando verso i box. Poi, ci si è preparati al trionfo. Regazzoni, è vero, stava guadagnando terreno su Scheckter e Villeneuve ma Forghieri non era per nulla preoccupato: «Lo lasciano avvicinare, ma non rischiano nulla. L'importante è essere primi al traguardo. Personalmente ormai non ho più dubbi, vinciamo la corsa e diventiamo campioni del mondo».

SODDISFATTI ALL'ALFA ROMEO — Quando Giacomelli è uscito di pista, l'ingegner Chiti, appresa la notizia ha abbandonato la sua postazione per rifugiarsi in un camper. Al passaggio precedente Giacomelli stava tallonando Lauda e Chiti già pregustava la sua rivincita sull'austriaco dopo le poco diplomatiche dichiarazioni rilasciate sul conto della vettura dell'Alfa Romeo. «Sono comunque soddisfatto — ha esordito l'ingegnere — per come la macchina si è comportata. Non posso certo sgridare Giacomelli. Quando un pilota è sempre all'attacco e cerca di superare gli avversari merita solo lodi». Chiti vorrebbe proseguire, ma nei box piomba il presidente dell'Alfa Massacesi, che grida a squarciagola: «Chiti, tu e Bruno siete stati bravissimi. La nostra esperienza a Monza deve considerarsi positiva e questo devono capirlo proprio tutti. Ho visto alla TV cosa è capitato a Giacomelli e sono convinto che non è stato lui a sbagliare». L'impressione di Massacesi trova piena conferma dalle parole di Giacomelli quando questi ha raggiunto i box: «Sono uscito di pista per un caso più unico che raro. La suola delle scarpe è rimasta attaccata all'acceleratore e non ho quindi potuto decelerare e frenare come si richiedeva. Voi chiamatela come volete, ma io dico che questa è solo sfortuna. Sono convinto che in tre giri avrei raggiunto e superato il "grande" Lauda. Come debutto direi che non c'è male, non vi sembra?».

Da notare che la stessa, strana incomprensione tra scarpe e acceleratore è stata accusata anche da Brambilla il quale si è così espresso: «Non riuscivo a levare il piede dall'acceleratore, altrimenti non avrei faticato a tenere la posizione. Se sono soddisfatto? No. Solo euforico!». Dopo la corsa Massaccesi ha tenuto a sottolineare che il programma Alfa F.1 prosegue: abbiamo altri due progetti di monoposto. Per quanto riguarda i piloti posso dire, con orgoglio, che quasi tutti quelli che oggi avete visto si sono rivolti a noi per avere una macchina. E questo è un segno significativo della fiducia che ripongono nelle nostre capacità».

LO SCONFITTO — Jacques Laffite è stato costretto alla resa nel corso della quarantunesima tornata. E' stato il motore a tradirlo. Jacques, era arrabbiatissimo: «Anche oggi è andata male ed ora è proprio finita. Il mio sogno di diventare campione del mondo è svanito. Non so per colpa di che cosa in particolare, ma penso che si tratti di una valvola. Il titolo mondiale va comunque a un pilota che stimo molto. Jody questa soddisfazione se la meritava da tempo».

IL PUBBLICO — Si calcola che siano stati centocinquantamila gli spettatori accorsi ieri a Monza. Nella nottata tra sabato e ieri si sono avuti i soliti deprecabili incidenti. Scazzottature si sono avute in particolare nei pressi della curva Ascari. Causa di tutto i diverbi per ottenere almeno uno spiraglio per poter veder sfilare il carosello delle macchine. Altri incidenti pugilistici si sono registrati al momento di lasciare l'autodromo quando al lungo fila di automobili si è incolonnata lasciando sui prati del parco, cartacce, bottiglie ecc. Per ripulire il tutto occorreranno svariati milioni.

Lino Rocca

Ordine d'arrivo e classifica

Ecco la classifica ufficiale del 50° Gran Premio d'Italia di formula 1 disputatosi sul percorso della pista stradale di km. 5,800 per 50 giri, pari a km. 290:

1. JODY SCHECKTER (S.Af.) su Ferrari 312 T4 in 1 ora 22'22" alla media oraria di 212,185; 2. Gilles Villeneuve (Can) Ferrari a 47 centesimi; 3. Clay Regazzoni (Svi) Williams a 4"78; 4. Niki Lauda (Austria) Brabham-Alfa Romeo a 54"40; 5. Mario Andretti (USA) Lotus a 59"70; 6. Jean Pierre Jarier (Fr) Tyrrell a 1'1"55; 7. Carlos Reutemann (Arg) Lotus a 1'24"12; 8. Emerson Fittipaldi (Bra) Copersucar, giri 49; 9. Alan Jones (Aus) Williams, giri 49; 10. Didier Pironi (Fra) Tyrrell, giri 49; 11. Hans Stuck (Ger) ATS, giri 49; 12. Vittorio Brambilla (It) Alfa Romeo, giri 49; 13. Riccardo Patrese (It) Arrows, giri 47; 14. Jean Pierre Jabouille (Fr) Renault, giri 45.

Tutti gli altri dieci piloti si sono ritirati. Il giro più veloce è stato il 40°, di Regazzoni, in 1'35"60 alla media di 218.410.

Classifica del Campionato Mondiale piloti:

1. SCHECKTER (S.Af.) Campione del Mondo 1979, punti 51; 2. Villeneuve (Can), 38; 3. Laffite (Fr), 36; 4. Jones (Aus), 34; 5. Regazzoni (Svi), 27; 6. Depallier (Fr) e Reutemann (Arg), 20; 8. Andretti (USA) e Jarier (Fr), 14; 10. Watson (Irl), 13; 11. Arnaux (Fr), 11; 12. Jabouille (Fr), 9; 13. Pironi (Fr), 8; 14. Lauda (Au), Mass (Ger), Ickx (Bel) e Piquet (Bra), 3; 18. Patrese (It), 2.

MONZA — Vittorio Brambilla, un buon ritorno.

Gli eroi della domenica

Gli arbitri

Ormai i congiurati sono usciti, senza più pudore, allo scoperto: ce l'hanno con noi e ce ne fanno di tutte, ricorrono ad ogni mezzo per contrastare l'inarrestabile ascesa dello sport italiano. Chi ha seguito le cronache delle Universiadi di Città del Messico ha già capito di cosa si sta parlando: dell'infame complotto. Pietro Mennea — l'air-craft dello Jonio — stabilisce nuovi record nei cento metri, ma si scopre che i cronometristi messicani non avevano i cronometri: uno misurava il tempo con la clessidra, un altro con la meridiana (ma era un pomeriggio nuvoloso quindi non si vedeva un cosiddetto), il terzo aveva un vetusto roskoff a molla che partiva quando era carico, ma, poiché non aveva il pulsante d'arresto (che nell'Ottocento era considerato superfluo), nel momento in cui il DC-8 del Sud tagliava il traguardo veniva fermato con una martellata. I tempi, quindi, erano approssimativi e non omologabili.

Poi la scherma. L'inviato di un giornale serio e rigoroso come il Corriere ha scritto ieri che la squadra di fioretto italiana aveva largamente vinto la finale con i sovietici, ma l'arbitro bulgaro, notoriamente al servizio del KGB, ha dato una stoccata in più a quelli dell'URSS e non ha squalificato Smirnov che era in pedana con la pancia dura per cui Montano, che non potendogli dare una fiorettata gli aveva dato una testata all'inguine, è rimbalzato indietro ed è rimasto intronato per venti minuti sentendo suoni di flauto e tintinnio di campanelli. Ora, effettivamente, è legittimo duellare con la pancia dura?

Non è tutto qui: prima delle Universiadi, gli arbitri ci avevano fregato un titolo nel pugilato, non dando la vittoria ad Oliva, un titolo nella pallacanestro, uno nel lungo figurato e uno al flipper. Non è che tutti gli arbitri fossero bulgari: ce n'erano di inglesi, francesi, maltesi e mauritani: ma ce l'avevano con noi per favorire l'URSS. E' un intrigo del comunismo internazionale denunciato da par sua in una analisi definitiva da Giorindro Boccanelli il quale ha rivelato la responsabilità della CGIL e di Pecchioli in questo tentativo di criminalizzare il dissenso sportivo scrivendo che se si vuole aver vinto anche quando si è perso e se si vogliono «i satari, le le ferie, le automobili, gli elettrodomestici, i dodici canali TV, la stampa pluralistica, ecc., delle società avanzate le quali hanno tutto questo, sino a prova contraria, dal modo di produrre e di distribuire capitalistico» (Giorindro Boccanelli «Il socialismo a Cuneo» opera omnia, sull'Espresso n. 36, pag. 25) bisogna coerentemente combattere con intransigenza l'URSS, il PM Calogero, la RDT, il generale Dalla Chiesa, la Finlandia, guardare con sospetto il Nicaragua e abbattere l'Amministrazione comunale di Cesenatico: gli arbitri non l'hanno fatto, quindi vanno denunciati come strumenti del comunismo internazionale.

Fortunatamente il male non contagia i nostri atleti, che conservano intatte le qualità della razza. Narra l'inviato del Corriere che i nostri giovani fiorettisti, dopo aver perso dai sovietici, hanno coperto di insulti l'arbitro e poiché un'atleta sovietica non proprio avvenente esultava per la vittoria dei suoi, hanno insultato anche lei, chiamandola «racchia, racchia», «gallinaccia» e sollecitandola ad andare a compiere un certo lavoro. E' chiaro che i nostri giovani hanno letto le opere fondamentali del pensiero politico italiano (Giorindro Boccanelli «La tecnica dell'insulto a Camilla Cederna, sul Giornale Nuovo) e vivono nel solco della tradizione. Già la splendida Consolata Collino, Cocò per gli amici, miss Alpignano, quando una ungherese alle Olimpiadi l'aveva santamente menata, aveva dato la colpa agli arbitri e al fatto che l'avversaria la spaventava, tanto era brutta.

Certo uno si disorienta nel vedere come i nostri schermitori e schermitrici siano propensi a dare giudizi estetici. Si pensa alla scherma come ad uno sport cavalleresco, da nobili uomini d'arme, intrepidi e generosi (o gran virtù dei cavalieri antiqui) poi ce li ritroviamo che distruggono l'avversario rivelando che non ha la BMW e inoltre ha le gambe storte e il sedere basso mentre il complesso «Cocò e i suoi nudeboys» sono dei tronchi da mostra d'arte. Ma anche questo fa parte del nuovo pensiero politico (cfr. Giorindro Boccanelli «Il capitalismo forma superiore del socialismo e dell'anatomia»).

Kim